



# भारत का राजपत्र

## The Gazette of India

असाधारण

## EXTRAORDINARY

भाग II—खण्ड 3—उप-खण्ड (ii)

PART II—Section 3—Sub-section (ii)

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 315]

नई दिल्ली, मंगलवार, मार्च 29, 2005/चैत्र 8, 1927

No. 315]

NEW DELHI, TUESDAY, MARCH 29, 2005/CHAITRA 8, 1927

वित्त मंत्रालय

(राजस्व विभाग)

(केंद्रीय प्रत्यक्ष कर विभाग)

अधिसूचना

नई दिल्ली, 29 मार्च, 2005

आय-कर

का आ 441(अ)।—केंद्रीय प्रत्यक्ष कर बोर्ड, आय-कर अधिनियम, 1961 (1961 का 43) की धारा 295 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, आय-कर नियम, 1962 में और संशोधन करने के लिए निम्नलिखित नियम बनाता है, अर्थात् :—

- (1) इन नियमों का संक्षिप्त नाम आय-कर (आठवाँ संशोधन) नियम, 2005 है।
- (2) ये 1 अप्रैल, 2005 को प्रवृत्त होंगे।
2. आय-कर अधिनियम, 1862 में,—

(क) भाग 2 के उपभाग छ में, नियम 11त के पश्चात निम्नलिखित नियम अंतःस्थापित किए जाएंगे, अर्थात् :—

माने गए टनभार की संगणना

11थ. (1) धारा 115 फ छ की उपधारा (4) के स्पष्टीकरण के प्रयोजन के लिए स्लॉटों और स्लॉट चार्टर के क्रय के किसी ठहराव के संबंध में माने गए टनभार की संगणना (तत्स्थानी प्ररूप सं. 66 के पश्चात आने वाले टिप्पण 3 में दिया गया दृष्टांत स्वरूप सूत्र) निम्नलिखित आधार पर की जाएगी :—

2.5 टी ई यू = 1 शुद्ध टनभार (1 एन टी)

जहाँ टी ई यू से बीस फुट समतुल्य यूनिट (इस आकार का आधान)

(2) ब्रेक-प्रपुंज पोत को शेयर करने के किसी ठहराव के संबंध में समझे गए टनभार की संगणना (तत्स्थानी प्ररूप 66 के पश्चात आने वाले टिप्पण 4 में दिया गया दृष्टांत स्वरूप सूत्र) निम्नलिखित आधार पर की जाएगी :—

i) उस दशा में जहां स्थोरा परिणाम द्वारा निर्बंधित है :

19 घनीय मीटर (सीबीएम) = 1 शुद्ध टनभार (1 एनटी) ; और

ii) उस दशा में जहां स्थोरा भार द्वारा निर्बंधित है :

14 मीट्रिक टन = 1 शुद्ध टनभार (1 एनटी)

सुसंगत पोत परिवहन आय के प्रयोजनों के लिए आनुषंगिक क्रियाकलाप

11द. धारा 115फ-झ की उपधारा (5) में निर्दिष्ट आनुषंगिक क्रियाकलाप (तत्स्थानी प्ररूप सं. 66 के पश्चात् आने वाले टिप्पण 5 में व्यौरे दिए गए हैं) निम्नलिखित होंगे, अर्थात् :-

- (i) समुद्रीय परामर्श संबंधी प्रभार ;
- (ii) स्थोरा की लदाई या उतराई से आय ;
- (iii) ऐसे पोतों से, जिनका प्रबंधन किया गया है, प्राप्त पोत प्रबंधन फीस या पारिश्रमिक ;
- (iv) समुद्रीय शिक्षा या भर्ती फीस

टनभार को चार्टर करने के लिए औसत शुद्ध टनभार की संगणना

11ध. किसी पूर्व वर्ष के दौरान धारा 115फफ में निर्दिष्ट अर्हक पोतों के चार्टर किए गए टनभार की सीमा (जिसे तत्स्थानी प्ररूप सं. 66 के पश्चात् आने वाले टिप्पण 6 में स्पष्ट किए गए दृष्टांत रूप के अनुसार निकाला जाना है) को, चार्टर किए गए टन दिवसों की कुल संख्या को कंपनी द्वारा प्रचालित टन दिवसों की कुल संख्या से भाग देकर संगणित किया जाएगा ।

धारा 115फब के खंड (ii) के अधीन लेखाकार की रिपोर्ट का प्ररूप

11न. किसी ऐसी अर्हक कंपनी के लेखों की लेखा-परीक्षा रिपोर्ट, जिसे धारा 115फब के खंड (ii) के अधीन प्रस्तुत करने की अपेक्षा की जाती है, प्ररूप सं. 66 में होगी ।

(ख) परिशिष्ट 2 में प्ररूप सं. 65 के पश्चात् निम्नलिखित प्ररूप अंतःस्थापित किया जाएगा, अर्थात् :-

‘प्ररूप सं. 66

[नियम 11न देखिए]

आय-कर अधिनियम, 1961 की धारा 115फब के खंड (ii) के अधीन लेखा परीक्षा रिपोर्ट

1. कंपनी का नाम : .....
2. स्थायी लेखा संख्यांक : .....
3. निर्धारण वर्ष : .....
4. टनभार कर को किसी निर्धारण वर्ष से प्रभावी करने का विकल्प : .....
5. टिप्पणियां, यदि कोई हों : .....
6. (क) क्या अर्हक पोतों के प्रचालन के कारबार के संबंध में पृथक् लेखा-बहियां रखी जा रही हैं :  हां  नहीं
- (ख) यदि हां, तो रखी गई लेखा-बहियों की



हां

नहीं

सूची (लेखा बहियों को किसी कंप्यूटर प्रणाली में रखे जाने की दशा में, ऐसी कंप्यूटर प्रणाली द्वारा जनित लेखा-बहियों का उल्लेख करें)

(ग) परीक्षा की गई लेखा-बहियों की सूची

7. चार्टर करने के लिए सीमा :

क्या धारा 115फफ के अधीन 49 प्रतिशत की सीमा को ध्यान में रखते हुए सही संगणना की गई है ।

8. सुसंगत पोत परिवहन आय : (i) धारा 115फ-झ की उपधारा (2) में

निर्दिष्ट मुख्य क्रियाकलापों से लाभ, और :

(ii) क्या आनुबंधिक क्रियाकलापों से लाभ मुख्य क्रियाकलापों से आवर्त के 0.25 प्रतिशत से अधिक है ।

9. टनभार कर आरक्षित खाता :

(i) वही लाभ को प्रमाणित करें

(ii) सृजित न्यूनतम आरक्षिती

(iii) धारा 115फन की उपधारा (3) के अधीन अधिकथित रीति में उपयोग की गई आरक्षिती

10. धारा 115फछ के अधीन टनभार कर की संगणना

1	2	3	4	5	6	7
*अर्हक पोत का नाम	शुद्ध टनभार/माना गया टनभार	रवाभित्व वाला/चार्टर किया गया	चार्टर की किस्म**	दैनिक टनभार कर	प्रचालित दिवसों की संख्या	टनभार आय (5x6)

11. कंपनी द्वारा संबंधित पक्षकारों से संव्यवहार

12. अवमूल्यन

I. यथास्थिति, अर्हक आस्तियों और अन्य आस्तियों की दशा में, आय-कर अधिनियम, 1961 की धारा 1/1 फट के उपबंधों के अनुसार निम्नलिखित प्ररूप में अवमूल्यन की संगणना [टनभार कर स्कीम के अधीन केवल प्रथम वर्ष की दशा में दिया जाना है] :

II. यथास्थिति, प्रत्येक अर्हक आस्ति या अर्हक आस्तियों के खंड के संबंध में निम्नलिखित प्ररूप में, आय-कर अधिनियम, 1961 के अनुसार अनुज्ञेय अवमूल्यन की विशिष्टियां :-

- (क) आस्ति/आस्तियों के खंड का वर्णन
- (ख) अवमूल्यन की दर
- (ग) यथास्थिति, वास्तविक लागत या अपलिखित मूल्य
- (घ) वर्ष के दौरान अनुवृद्धियां/अनुमितियां, तारीख के साथ, किसी आस्ति की अनुवृद्धि की दशा में वह तारीख, जिसको निम्नलिखित के मद्दे समायोजनों सहित उसका उपयोग आरंभ किया गया था — ,
- (इ) (i) 1 मार्च, 1994 को या उसके पश्चात् अर्जित आस्तियों के संबंध में, यथास्थिति, केंद्रीय उत्पाद शुल्क नियम, 1944 या केंद्रीय उत्पाद शुल्क नियम, 2002 के अधीन दावा और अनुज्ञात किया गया उपातंरित मूल्य वर्धित कर प्रत्यय, (ii) मुद्रा विनिमय की दर में परिवर्तन, और (iii) सहायिकी या प्रतिपूर्ति की मंजूरी चाहे वह किसी भी नाम से ज्ञात हो ।
- (ज) अनुज्ञेय अवमूल्यन
- (च) वर्ष के अंत में अपलिखित मूल्य

13. टनभार कर कारबार के लिए अनन्य रूप से उपयोग न की गई आस्तियों (पोतों से भिन्न) के, यदि कोई हों, व्यौरे ;

14. अर्हक पोतों के प्रचालन के कारबार से संबंधित हानियों के व्यौरे, यदि कोई हों :

- \* उस पोत के नाम का उल्लेख करने की आवश्यकता नहीं है, जिसकी आय को माने गए टनभार के आधार पर संगणित किया गया है ।
- \*\* समय चार्टर, समुद्रयात्रा चार्टर, खाली नौका चार्टर और खाली नौका चार्टर सह हस्तांतरण आधार पर चार्टर करने/चार्टर समाप्त करने का प्रमाणपत्र ।

#### घोषणा

\* मैं/हम यह रिपोर्ट करता हूँ/करते हैं कि ..... (कंपनी के नाम, ग्राते और स्थानीय खाता संख्यांक का उल्लेख करें) की कानूनी लेखा परीक्षा \* मेरे/ हमारे/ मैसर्स ..... द्वारा की गई थी । मैंने/ हमने उक्त निर्धारिति के, अर्हक पोतों के प्रचालन से उद्भूत लाभों को आभेनिश्चित करने के प्रयोजन के लिए ऐसी जानकारी और स्पष्टीकरण प्राप्त कर लिए हैं जो \* मेरी/हमारी सर्वोत्तम जानकारी और विश्वास के अनुसार आवश्यक हों ।

\* मेरी/हमारी राय में और \* मेरी/हमारी सर्वोत्तम जानकारी तथा \* मुझे/हमें दिए गए स्पष्टीकरणों के अनुसार रिपोर्ट में दी गई विशिष्टियां सत्य और सही हैं ।

.....  
हस्ताक्षर

# लेखाकार

तारीख .....  
स्थान .....

टिप्पण :

1. जो लागू न हों, उसे काट दें ।

2. # यह रिपोर्ट निम्नलिखित द्वारा दी जानी है :-

(i) चार्टर्ड अकाउंटेंट अधिनियम, 1949 (1949 का 38) के अर्थात् अकाउंटेंट ; या

(ii) ऐसे किसी व्यक्ति, जो किसी राज्य के संबंध में कंपनी अधिनियम, 1956 (1956 का 1) की धारा 226 की उपधारा (2) के उपबंधों के आधार पर, उस राज्य में रजिस्ट्रीकृत कंपनियों के लेखा परीक्षक के रूप में कार्य करने के लिए हकदार है।

(iii) जहां कहीं इस रिपोर्ट में कथित किसी विषय के संबंध में नकारात्मक या सशर्त उत्तर दिया जाता है, वहां रिपोर्ट में उसके कारणों का कथन होगा।

### 3. टीईयू को एनटी में परिवर्तित करने का सूत्र (स्लाट चार्टर)

(i) पोत परिवहन कंपनियां आधानों की, उनके अपने आधान पोतों पर लदाई करने के अलावा, विभिन्न मार्गों पर चलने वाले आधान पोतों (जो उनके स्वामित्व में नहीं हैं) पर स्लॉट किराए पर लेती हैं। इन स्लॉटों को, पूरे वर्ष भर में, विभिन्न पोतों में और भिन्न संख्याओं में खंड यात्रा के लिए या दीर्घ अवधि के आधार पर किराए पर लिया जा सकता था, और इस प्रकार किसी ऐसे विशिष्ट पोत की पहचान करते हुए इसे शुद्ध टनभार में परिवर्तित नहीं किया जा सकता है। अतः, किराए पर लिए गए स्लॉटों को शुद्ध टनभार में संपरिवर्तित करने के लिए एक सूत्र निकाला गया है। (इस टिप्पण के बाद आने वाले कार्यपत्र को देखें।)

(ii) दृष्टांत में, भारतीय पोत परिवहन निगम (एस.सी.आई.) एक प्रतिनिधि आधान पोत 'आर. गांधी' के पैरामीटरों पर विचार किया गया है। यह पोत एस सी आई द्वारा प्रचालित तीन खंडों, अर्थात् इंडफेक्स सेवा (भारत से सुदूर पूर्वी), आई एस ई सेवा (यू के महाद्वीप से भारत) और इंडामेक्स सेवा (अमरीका से भारत) में से किसी एक पर प्रचालन करता है।

(iii) एक यात्रा के अंतर्गत भारत में लदाई, रास्ते में आने वाले विभिन्न पत्तनों पर और अंतिम गंतव्य स्थान पर उत्तराई तथा साथ ही भारत में उत्तराई के लिए इन पत्तनों पर लदाई भी है। इस संपूर्ण चक्र को एक यात्रा कहते हैं और पोत पर बाहरी पक्ष पर अर्थात् भारत से अंतिम गंतव्य स्थान के लिए 1534 आधानों या टी ई यू (बीस फुट समतुल्य इकाई) की और आंतरिक पक्ष पर, अर्थात् भारत से बाहर अंतिम गंतव्य स्थान से भारत तक के लिए 1534 आधानों की लदाई हो सकती है। इस प्रकार, एक पोत एक यात्रा में  $1534 \times 2$  अर्थात् 3068 टी ई यू ले जा सकता है। अतः, पोत द्वारा ले जाए जाने वाले 3068 टीईयू x एक वर्ष में पोत द्वारा की जा सकने वाली यात्राओं की संख्या को सूत्र के लिए शुद्ध टनभार में संपरिवर्तित किया गया है।

(iv) स्लॉटों को बहु उपयोगिता आधार पर भी उपयोग किया जा सकता है। इस प्रकार, 1534 टी ई यू की क्षमता वाला कोई प्रतिनिधि पोत वास्तव में टी ई यू की अपनी घोषित क्षमता से कहीं अधिक टी ई यू ले जा सकता है। इसी प्रकार, यह संभावना है कि कोई पोत किसी एकल यात्रा में अपनी पूर्ण क्षमता के अनुसार लदाई न कर सके और खाली आधान ले जाए, जिनसे कोई राजस्व अर्जित न हो। अतः, सरलीकरण के लिए हम यह उपधारणा कर सकते हैं कि पोत प्रत्येक खंड यात्रा में अपनी घोषित क्षमता के अनुसार लदाई करता है।

### सार

1. एन.टी : 19 सी.बी.एम जब परिमाण आधार पर भार योग्य क्षमता ली जाती है

1. एन.टी : 14 टी जब भार आधार पर भार योग्य क्षमता ली जाती है

1. एन.टी : 2.5 टी.ई.यू. जब टी.ई.यू. आधार पर भार योग्य क्षमता ली जाती है।

इस प्रकार माना गया टन भार निम्नानुसार संगोष्ठि किया जाएगा :-

19सी.बी.एम., 1एसटी के समतुल्य है ।

14 मीट्रिक टन 1 एनटी के समतुल्य है ।

2.5 टी.ई.यू. 1 एन.टी. के समतुल्य है ।

### टीईयू के लिए कार्यसूची : एनटी सूत्र

क	इंडफैक्स सेवा (भारत से सुदूर पूर्व) पूर्व)			
	पोत का नाम आर.गांधी	एनटी		9749
	क्षमता 14 एमटी सदृश्य की दर पर			1534
	टीईयूएस			
	प्रचालन दिवस		360	
	यात्रा फेरा दिवस		35	
	वहन की गई अनुमानित यात्रा			
	आधान वाहक			3068
	पूरी की गई समुद्री यात्रा			10.29
	वार्षिक यातायात			31557
	टीईयू में एक एनटी के समतुल्य			0.30894

ख.	आईएसई सेवा (यू.के. महाद्वीप से भारत )			
	पोत का नाम आर.गांधी	एनटी		9749
	क्षमता 14 एमटी सदृश्य की			1534
	दर पर			
	टीईयूएस			
	प्रचालन दिवस		360	
	यात्रा फेरा दिवस		49	
	वहन की गई अनुमानित यात्रा 7			
	आधान वाहन			3068
	पूरी की गई समुद्री यात्रा			7.35
	वार्षिक यातायात			22540
	टीईयू में एक एनटी के समतुल्य			0.43251
ग.	इंडमैक्स सेवा (यूएसए से भारत)			
	पोत का नाम आर.गांधी	एनटी		9749

	क्षमता 14 एमटी सदृश्य की			1534
	दर पर			
	टीईयूएस			
	प्रचालन दिवस		360	
	यात्रा फेरा दिवस		56	
	वहन की गई अनुमानित यात्रा			
	आधान वाहन			3' 3068
	पूरी की गई समुद्री यात्रा			6.68
	वार्षिक यातायात			19723
	टीईयू में एक एनटी के समतुल्य			0.49429
	टीईयू में आईएनटी का औसत = $\frac{k + \chi + g}{3} = 0.41192$			
		0.41 एनटी = 1 स्लोट		
	1.025 एनटी		2.5 स्लोट	
	अतः 1 एनटी = 2.5 टीईयू			

4. एनटी (स्पेस चार्टर) में वहन किए गए स्थोरा (परिमाण और भार में) के संपर्कितन के लिए सूत्र

(क) स्थोरा की प्रमात्रा जो खड़ता प्रपुंज पोत द्वारा वहन किया जा सकती है, दो कारकों से निर्बंधित

है,—

(i) स्थोरा का परिमाण ( ii) स्थोरा का भार

(ख) चूंकि पूरा पोत चार्टरित नहीं है और केवल संक्षिप्त स्थान ही पोत में बुक किया गया है, शुद्ध टन भार (एनटी) में चार्टरित स्थान का संपरिवर्तन उपलब्ध नहीं है इसलिए पोत का वहन किया गया स्थोरा का संपरिवर्तन सूत्र इसके शुद्ध टन भार में लिखा गया है ।

(ग) सूत्र में 'एमवी नागालैंड राज्य' शिपिंग कारपोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड के स्वामित्वाहीन खंडित प्रपुंज पोत के आधार पर बनाया गया है ।

जलयान के भौतिक पैरामीटर निम्न प्रकार हैं :-

(i) जलयान का एनटी	:	8294
(ii) जलयान का जीटी	:	14166
(iii) घनीय क्षमता	:	26168गट्ठा
(iv) शून्य भार (डेड वेट)	:	20574एम/टी
(v) तलघर+ जल	:	900एम/टी
(vi) स्थिरक भार+ निरंतरता	:	1000एम/टी
(vii) भार योग्य शून्य भार (डेड वेट)	:	

104092/05

(iv)-(v)-(vi)

18675एम/टी

(घ) पोत को निम्न में से किसी पर भारित किया जा सकेगा-

> अधिकतम गट्ठा क्षमता (अर्थात् स्थोरा की परिमाण द्वारा निर्बंधित अधिकतम क्षमता) ; या

> अधिकतम शून्य भार क्षमता (अर्थात् स्थोरा के भार द्वारा निर्बंधित अधिकतम क्षमता)

(ङ) “नागालैंड राज्य” एक विशिष्ट खंडित प्रपुंज पोत है जो भारत —यू.के. महाद्वीप में प्रचालित है और वर्ष में 3 यात्रा पूरी कर सकता है। भारत-यू.के. महाद्वीप-भारत के पूर्ण परिपथ को एक यात्रा के रूप में माना जा सकता है (अर्थात् स्थोरा को भारत से ले जाया जाएगा और यू.के. महाद्वीप में उतारा जाएगा और वापसी पर, स्थोरा की यू.के. महाद्वीप में लदाई की जाएगी और भारत में उतराई की जाएगी)।

(च) इस प्रकार जलयान, 26186 घनीय मीट्रिक(सी.बी.एम.), अर्थात् :- अधिकतम अनुज्ञेय परिमाण या अधिकतम 18675 मीट्रिक टन का स्थोरा अर्थात् अधिकतम अनुज्ञेय भार की अधिकतम गट्ठर क्षमता एक मार्गीय स्थोरा का वहन किया जा सकेगा।

इस प्रकार शुद्ध टन भार (एन.टी.) में वहन किए गए स्थोरा का संपरिवर्तन यह निर्भर रहते हुए किया जा सकेगा कि क्या वहन की गई क्षमता परिमाण या भार द्वारा सीमित है। कार्य को इस आधार पर किया गया है कि क्या सामान्य खंडित प्रपुंज जलयान एक वर्ष की अवधि के दौरान वहन कर सकेगा।

## अ. परिमाण द्वारा निर्बंधित स्थोरा

प्रत्येक लेग में अर्थात् भारत से यू.के. महाद्वीप और यू.के. महाद्वीप से भारित, पोत अधिकतम

26186 घनीय मीटर ; गट्ठर क्षमता का वहन कर सकता है । इस प्रकार एक यात्रा में, पोत  $2X$

26186 सीबीएम वहन कर सकता है । इसीलिए 3 यात्राओं में जलयान  $2X 26186X 3$  घनीय

मीटर गट्ठर क्षमता वहन करेगा ।

(i)	भार योग्य गट्ठर क्षमता	$26186 \times 2$ प्रति यात्रा	: 52372	घनीय मीटर
(ii)	पोत का शुद्ध टन भार (एन.टी.)		: 8294	
(iii)	यात्रा/वर्ष की अधिकतम क्षमता		: 3	
(iv)	भार योग्य क्षमता 26186घनीय मीटर $\times 2 \times 3$		: 157116 घनीय मीटर	

एनटी : स्थोरा (iv)/( ii) की परिमाण पर आधारित घनीय मीटर

$$= (157116 \text{ घनीय मीटर} / 8294 \text{ एनटी})$$

$$1\text{एनटी} = 18.94$$

कहा जा सकेगा 19घनीय मीटर

## आ. भार द्वारा निर्बंधित स्थोरा

प्रत्येक लेग में अर्थात् भारत से—यू.के. महाद्वीप और यू.के.—महाद्वीप से भारत पोत अधिकतम

18675 मीट्रिक टन का स्थोरा भार वहन कर सकेगा । इस प्रकार एक यात्रा में पोत,  $2X18675$

मीट्रिक टन का वहन करेगा अतः तीन यात्राओं में पोत  $2 \times 18675 \times 3$  मीट्रिक टन वहन करेगा ।

(i)	भार योग्य भार 18675 मी. X 2	प्रति यात्रा	: 37350 मी.
(ii)	पोत (एन.टी.) का शुद्ध १००	टन भार	: 8294
(iii)	यात्रा/वर्ष की अधिकतम क्षमता		: 3
(iv)	भार योग्य क्षमता 18675 मी. X 2 X 3		: 112050 मी.

एनटी : (iv)/( ii) के भारयोग्य भार पर आधारित भार

$$= (112050 \text{ मी.} / 8294 \text{ एनटी})$$

$$\text{या } 1\text{ एनटी} = 13.50$$

$$\text{कहा जा सकेगा } 14 \text{ मी.}$$

परिमाण में भारयोग्य क्षमता और भार को प्रतिवर्ष के आधार पर लिया गया है।

5. सुसंगत पोत परिवहन आय के प्रयोजन के लिए आनुषंगिक क्रियाकलाप।

(क) समुद्री परामर्श प्रभार

किन्हीं प्रचालित पोतों के कारबार के अनुक्रम में किसी पोत परिवहन कंपनी द्वारा प्राप्त समुद्रीय परामर्श प्रभार, इसके द्वारा प्रस्थापित अन्य कंपनियों को ज्ञान के बदले जिनमें ऐसी निपुणता नहीं है और जो अन्य चीजें जिनमें पोत परिवहन कारबार के गठन पर सलाह देगा, पोत डिजाइन करना और अनुरक्षण तथा कारबार प्राप्त आदि पर संबद्ध देश भी सम्मिलित हैं।

(ख) स्थोरा की लदाई/उत्तराई से अर्जित आय

पोत के और पोत से स्थोरा की लदाई और उत्तराई के संबंध में सेवाओं के लिए प्राप्त प्रभार (ऐसे प्रभार संक्रमण प्रभार से पृथक् है)

(ग) प्रबंधित पोतों के लिए पोत प्रबंधन फीस/पारिश्रमिक

अन्य पोत स्वामियों/अभिकरणों के निमित्त पोत के प्रचालन की सेवाएं, अनुरक्षण और प्रदान करने के लिए अर्जित फीस या पारिश्रमिक

(घ) समुद्रीय शिक्षा/भर्ती फीस

पोत परिवहन उद्योग के अन्य कार्मिक की शेष प्रशिक्षण सुविधा बढ़ाने से किसी पोत परिवहन कंपनी द्वारा प्रभारित/अर्जित प्रशिक्षण फीस और स्क्रीनिंग, साक्षात्कार, संक्षिप्त सूची के माध्यम से सेवाएं प्रदान करने के लिए विदेशी पोत स्वामियों से अर्जित फीस और प्लवमान कर्मचारिवृंद और अधिकारियों की भर्ती ।

6. चार्टर करने (दृष्टांत रूप में उदाहरण) के लिए सीमा संगठित करने के लिए शुद्ध टन भार के औसत की संगणना :

पोत सं.	स्वामित्व/प्रचालन का प्रकार	शुद्ध टन भार	दिवसों की संख्या	टन-दिवस	
				प्रचालन	चार्टर- करना
1	बीबीसीडी आधार पर चार्टर की गई अहिंत पोत	11000	365	4015000	
2	स्वामित्व में अहिंत पोत	15000	365	5475000	
3	स्वामित्व में अहिंत पोत किंतु 3 वर्ष से अधिक के लिए दूसरी कंपनी को बीबीसी आधार पर चार्टर आउट	20000	365	0	—

4	बीबीसी आधार पर 5 वर्ष के लिए चार्टर की गई अर्हित पोत	12000	365	4380000	4380000
5	अर्हित स्वामित्व में पोत— चार्टर समाप्त किया गया आउट	10000	365	3650000	
6.	अर्हित पोत-यात्रा, चार्टर किया गया	15000	60	900000	900000
7	अर्हित पोत-समय चार्टर किया गया	20000	120	2400000	2400000
8	अर्हित पोत-समय चार्टर किया गया	15000	365	5475000	5475000
9	अर्हित पोत-समय किया गया (स्लोट चार्टर)	5000	365	1825000	1825000
10	अर्हित पोत-चार्टर किया गया (स्पेस चार्टर)	6000	365	2190000	2190000
योग				30310000	17170000

चार्टर किया गया टन भार की प्रतिशतता :  $(17170000/30310000) \times 100 = 56.65\%$

चूंकि चार्टर किया गया शुद्ध टन भार की प्रतिशतता 49 % से अधिक है। अतः धारा 115फक के अनुसार, टन भार कर स्कीम के लिए कंपनी का विकल्प प्रभावी नहीं होगा।

[अधिसूचना सं. 120/2005/फा. सं. 142/31/2004-टीपीएल]

ए. श्रीनिवास राव, अवर सचिव, (टीपीएल-III)

टिप्पण :- मूल नियम अधिसूचना का.आ.969(अ), तारीख 26 मार्च, 1962 द्वारा प्रभारित किए गए थे और अधिसूचना का.आ.सं. 265 (अ) तारीख. 28-2-2005 द्वारा आय-कर सातवां (संशोधन) नियम, 2005 द्वारा अंतिम संशोधन किया गया ।

**MINISTRY OF FINANCE  
(Department of Revenue)  
(CENTRAL BOARD OF DIRECT TAXES)**

**NOTIFICATION**

New Delhi, the 29th March, 2005

**INCOME-TAX**

**S.O. 441(E).**—In exercise of the powers conferred by section 295 of the Income-tax Act, 1961 (43 of 1961), the Central Board of Direct Taxes hereby makes the following rules further to amend the Income-tax Rules, 1962, namely:-

1. (1) These rules may be called the Income-tax (Eighth Amendment) Rules, 2005.  
(2) They shall come into force on the 1<sup>st</sup> day of April, 2005.
2. In the Income-tax Rules, 1962,-  
(a) in Part II, in sub-part G, after rule 11P, the following rules shall be inserted, namely:-

**Computation of deemed tonnage**

**11 Q (1).** For the purpose of the Explanation to sub-section (4) of section 115VG, deemed tonnage in respect of an arrangement of purchase of slots and slot charter shall be computed (illustrative formula given in Note 3 appearing after the corresponding form No. 66) on the following basis :

2.5 TEU = 1 Net Tonnage (1NT)  
where TEU is Twenty foot Equivalent Unit (Container of this size)

(2) Computation of deemed tonnage (illustrative formula given in Note 4 appearing after the corresponding form No. 66) in respect of an arrangement of sharing of break-bulk vessel shall be made on the following basis :

- i) in case where cargo is restricted by volume :  
19 cubic meter (cbm) = 1 net tonnage (1 NT) and
- ii) in case where Cargo is restricted by weight  
14 metric tons = 1 net tonnage (1 NT)

### Incidental activities for purposes of relevant shipping income

**11R.** The incidental activities (details given in Note 5 appearing after the corresponding form No. 66) referred to in sub-section (5) of section 115V-I shall be the following, namely: -

- (i) maritime consultancy charges;
- (ii) income from loading or unloading of cargo;
- (iii) ship management fees or remuneration received for managed vessels; and
- (iv) maritime education or recruitment fees.

### Computation of average of net tonnage for charter-in of tonnage

**11 S.** The limit for charter-in of tonnage of the qualifying ships referred to in section 115 VV (to be worked out according to the illustration explained in Note 6 appearing after the corresponding form No. 66) during any previous year shall be computed by dividing the total number of chartered-in ton days by the total number of ton days operated by the company.

### Form of report of an accountant under clause (ii) of section 115VW

**11 T.** The report of audit of accounts of a qualified company which is required to be furnished under clause (ii) of section 115VW shall be in Form No. 66.;

(b) in Appendix II, after Form No. 65, the following form shall be inserted, namely :-

**'FORM NO. 66**  
[See rule 11 T]

**Audit Report under clause (ii) of section 115VW of the Income-tax Act, 1961.**

1. Name of the company :
2. PAN :
3. Assessment year :
4. Option for tonnage tax effective from assessment year :
5. Remarks, if any :
6. (a) Whether separate books of account are maintained in respect of the business of operating qualifying ships
- (b) If yes, list of books of account maintained (in case books of account are maintained in a computer system, mention the books of account generated by such computer system).
- (c) List of books of account examined.

Yes

No

7. Limit for charter in:  
Whether correctly computed keeping in view the limit of 49% under section 115VV.

8. Relevant shipping income: (i) Profits from core activities referred to in sub-section (2) of section 115 V-I, and :  
(ii) whether profits from incidental activities exceed 0.25 per cent of the turnover from core activities.

9. Tonnage tax reserve account:  
(i) Certify the book profit  
(ii) Minimum reserve created.  
(iii) Reserve utilized in the manner laid down under sub-section (3) of section 115VT

10. Computation of tonnage income under section 115VG.

1	2	3	4	5	6	7
*Name of the qualifying ship	Net tonnage/ deemed tonnage	Owned/ chartered	Kind of charter**	Daily tonnage income	No. of days operated	Tonnage income (5 x 6)

11. Details of transactions by the company with related parties

12. Depreciation:

I. Computation of depreciation in accordance with the provisions of section 115VK of the Income-tax Act, 1961 in the case of qualifying assets and other assets, as the case may be, in the following form [to be given only in case of the first year in tonnage tax scheme]:

1040 GI/05

II. Particulars of depreciation allowable as per the Income-tax Act, 1961 in respect of each qualifying asset or block of qualifying assets, as the case may be, in the following form:-

- (a) Description of asset/block of assets.
- (b) Rate of depreciation.
- (c) Actual cost or written down value, as the case may be.
- (d) Additions/deductions during the year with dates, in the case of any addition of an asset, date on which put to use including adjustments on account of -
  - (i) Modified Value Added Tax credit claimed and allowed under the Central Excise Rules, 1944 or Central Excise Rules, 2002, as the case may be, in respect of assets acquired on or after 1<sup>st</sup> March, 1994, (ii) change in rate of exchange of currency, and (iii) subsidy or grant of reimbursement, by whatever name called.
- (e) Depreciation allowable.
- (f) Written down value at the end of the year

13. Details of assets (other than ships), if any, not used exclusively for the tonnage tax business :

14. Details of losses relating to the business of operating qualifying ships, if any :

\* There is no need to mention the name of the ship, income from which is computed on deemed tonnage basis.

\*\* Certificate of charter-in/out on Time Charter, Voyage Charter, Bare Boat Charter and Bare Boat Charter cum demise basis.

### Declaration

\*I/We report that the statutory audit of

(mention name, address and permanent account number of the company)

..... was conducted by .....

\*me/us/M/s.

\*I/We have obtained the information and explanations which to the best of \*my/our knowledge and belief were necessary for the purposes of ascertaining the profits of the said assessee derived from the business of operating qualifying ships.

In \*my/our opinion and to the best of \*my/our information and according to the explanations given to \*me/us the particulars given in the report are true and correct.

.....  
Signed  
# Accountant

Date .....

Place .....

## Notes:

1. \* Delete whichever is not applicable.
2. # This report is to be given by :-
  - (i) a chartered accountant within the meaning of Chartered Accountants Act, 1949 (38 of 1949); or
  - (ii) any person who, in relation to any State, is by virtue of the provisions in sub-section (2) of section 226 of the Companies Act, 1956 (1 of 1956), entitled to be appointed to act as an auditor of companies registered in that State.
  - (iii) Where any of the matter stated in this report is answered in the negative or with a qualification, the report shall state the reasons therefor.

3. Formula for conversion of TEUs into NT (Slot Charter)

(i) In addition to loading containers on their own container vessels, shipping companies also hire slots on container ships (not owned by them) plying on various routes. These slots could be hired for a sector voyage or on long term basis, all round the year, in various vessels and in varying numbers and thus cannot be converted to net tonnage identifying the particular vessel on which the slot is hired. Thus, a formula has been worked out to convert the slots hired into net tonnage. (See the worksheet appearing after this note).

(ii) In the illustration, the parameters of a typical container vessel of Shipping Corporation of India (SCI) 'R. Gandhi' has been considered. This vessel operates on either of the three sectors operated by SCI viz. INDIFEX Service (Far East to India), ISE Service (UK Continent to India) and INDAMEX Service (USA to India).

(iii) One voyage covers loading at India, discharge at various ports en route and at the final destination, as well as loading at these ports for discharge at India. This complete cycle is called one voyage and the vessel can load 1534 containers or TEUs (twenty foot equivalent unit) on outward leg i.e. from India to final destination & 1534 containers on the inward leg i.e. from final destination outside India to India. Thus a vessel can carry  $1534 \times 2$  i.e. 3068 TEUs in one voyage. Therefore, the vessel can carry 3068 TEUs x no of voyage she can perform in a year and this has been converted into NT for the formula.

(iv) The slots can also be used on a multi-utilisation basis. Thus, a typical vessel of 1534 TEU capacity can actually carry more than its declared capacity in TEUs. Similarly, a vessel may not load to its full capacity in any single voyage and may carry empty containers which do not earn any revenue. Hence for simplification, we can assume that the vessel loads to its declared capacity only in each sector voyage.

### Summary

1 NT : 19 cbm when loadable capacity is taken on volume basis.

1 NT : 14 t when loadable capacity is taken on weight basis.

1 NT : 2.5 TEUs when loadable capacity is taken on TEU basis.

Deemed tonnage would thus be calculated as under -

19 cbm is equivalent to 1 NT  
 14 metric tones is equivalent to 1 NT  
 2.5 TEUs is equivalent to 1 NT

**Worksheet for TEU:NT formula**

A.	INDFEX Service (Far East to India)		
	Name of Vessel	R. Gandhi	NT 9749
	Capacity @ 14 MT Homogenous		1534
	TEUs		
	Operating days		360
	Round voyage days		35
	Theoretical volumes carried		
	Container carriage		3068
	Voyages completed		10.29
	Yearly traffic		31557
	Equivalent of one NT in TEUs		0.30894
B.	ISE Service (UK Continent to India)		
	Name of Vessel	R. Gandhi	NT 9749
	Capacity @ 14 MT Homogenous		1534
	TEUs		
	Operating days		360
	Round voyage days		49
	Theoretical volumes carried		
	Container carriage		3068
	Voyages completed		7.35
	Yearly traffic		22540
	Equivalent of one NT in TEUs		0.43251
C.	INDAMEX Service (USA to India)		
	Name of Vessel	R. Gandhi	NT 9749
	Capacity @ 14 MT Homogenous		1534
	TEUs		
	Operating days		360
	Round voyage days		56
	Theoretical volumes carried		
	Container carriage		3068
	Voyages completed		6.43
	Yearly traffic		19723
	Equivalent of one NT in TEUs		0.49429
	Average of 1NT in TEUs = $\frac{A+B+C}{3} = \frac{1.23574}{3} = 0.41192$		
	0.41 NT = 1 slot		
	1.025 NT		2.5 slot
	Therefore, 1 NT = 2.5 TEU		

4. Formula for conversion of Cargo carried (by volume and weight) into NT (Space Charter)

(a) The quantum of cargo that can be carried by a break-bulk vessel is restricted by two factors – (i) volume of the cargo or (ii) weight of the cargo.

(b) Since the entire vessel is not chartered and only a small space is booked in the vessel, conversion of chartered space into net tonnage (NT) is not available. Hence, a conversion formula of cargo carried on a ship to its net tonnage has been worked out.

(c) The formula has been worked out based on a break-bulk vessel, 'MV State of Nagaland' owned by the Shipping Corporation of India Limited.

Physical parameters of the vessel are:

(i) NT of the vessel	:	8294
(ii) GT of the vessel	:	14166
(iii) Cubic Capacity	:	26186 Bale
(iv) Dead wt	:	20574 M/T
(v) Bunkers + water	:	900 M/T
(vi) Ballast + constant	:	1000 M/T
(vii) Loadable Dead wt		
(iv) – (v) – (vi)	:	18675 M/T

(d) A vessel can either load on –

- Maximum bale capacity (i.e. maximum capacity restricted by volume of cargo); or
- Maximum dead weight capacity (i.e. maximum capacity restricted by weight of cargo).

(e) The vessel 'State of Nagaland' is a typical breakbulk vessel which operates in the India – UK Continent sector and can complete 3 voyages in a year. The complete circuit of India – UK Continent – India is considered as one voyage (i.e. cargo would be carried from India and discharged in UK Continent & on the return leg, cargo would be loaded at UK-Continent and discharged at India).

(f) The vessel can thus carry one way cargo of maximum bale capacity of 26186 cubic metres (cbm), i.e. maximum volume permissible or cargo of maximum 18675 metric tons, i.e. maximum weight permissible.

Thus conversion of cargo carried to net tons (NT) can be worked out depending on whether the carrying capacity is limited by volume or weight. The workings have been done on the basis of what a normal breakbulk vessel can carry during a period of one year.

1040 41/05

**A. Cargo restricted by volume -**

In each leg i.e. from India – UK Continent & from UK-Continent to India, the vessel can carry maximum bale capacity of 26186 cbm. Thus in one voyage, the vessel can carry 2x26186 cbm. Therefore, in 3 voyages, the vessel would carry 2x26186x3 cbm bale capacity.

(i)	Loadable bale capacity 26186 x 2 per voyage	: 52372 cbm
(ii)	Net tonnage of ship (NT)	: 8294
(iii)	Max no. of voyages/year	: 3
(iv)	Loadable capacity 26186 cbm x 2 x 3	: 157116 cbm

NT : cbm based on volume of cargo (iv)/(ii)

$$\begin{aligned} &= (157116 \text{ cbm} / 8294 \text{ NT}) \\ 1 \text{ NT} &= 18.94 \text{ cbm} \\ &\text{say } 19 \text{ cbm} \end{aligned}$$

**B. Cargo restricted by weight -**

In each leg i.e. from India – UK Continent & from UK-Continent to India, the vessel can carry maximum cargo weight of 18675 metric tons. Thus in one voyage, the vessel can carry 2x18675 metric tons. Therefore, in 3 voyages, the vessel would carry 2x18675x3 metric tons(mt).

(i)	Loadable weight 18675 mt. x 2 per voyage	: 37350 mt.
(ii)	Net tonnage of ship (NT)	: 8294
(iii)	Max no. of voyages/year	: 3
(iv)	Loadable capacity 18675 mt. x 2 x 3	: 112050 mt.

NT : weight based on loadable weight of (iv)/(ii)

$$\begin{aligned} &= (112050 \text{ mt.} / 8294 \text{ NT}) \\ \text{Or } 1 \text{ NT} &= 13.50 \\ &\text{say } 14 \text{ mt} \end{aligned}$$

The loadable capacity in volume and weight has been taken on per year basis.

**5. Incidental activities for the purpose of relevant shipping income**

**(a) Maritime Consultancy Charges**

Maritime consultancy charges received by a shipping company in the course of business of operating ships in lieu of knowledge offered by it to other companies which do not possess such expertise and which may among other things include rendering advice on setting up of shipping business, ship designing and repair and business acquisition etc.

**(b) Income Earned from Loading/Unloading of Cargoes**

Charges received for services in connection with loading and unloading of cargo to and from the ship (such charges being separate from the transit charges).

(c) Ship Management fees/remuneration for managed vessels

Fees or remuneration earned for providing services of operation and maintenance of vessels on behalf of other ship owners/agencies.

(d) Maritime Education/Recruitment fees

Training fees charged/earned by a shipping company by extending its surplus training facility to other personnel in the shipping industry and fees earned from foreign ship owners for rendering services by way of screening, interviewing, short-listing and recruitment of floating staff and officers.

6. Calculation of average of net tonnage for computing the limit for charter-in (illustrative example):

Ship No.	Ownership/type of operation	Net Tonnage	No. of days	Ton-days	
				Operation	Charter-in
1	Qualified ship chartered-in on BBCD basis	11000	365	4015000	-
2	Owned qualified ship	15000	365	5475000	-
3	Owned qualified ship but chartered out on BBC basis to another company for more than 3 years	20000	365	0	-
4	Qualified ship chartered-in for 5 years on BBC basis	12000	365	4380000	4380000
5	Qualified owned ship – time chartered-out	10000	365	3650000	-
6	Qualified ship – voyage chartered-in	15000	60	900000	900000
7	Qualified ship – time chartered-in	20000	120	2400000	2400000
8	Qualified ship – time chartered in	15000	365	5475000	5475000
9	Qualified ship-chartered-in (slot charter)	5000	365	1825000	1825000
10	Qualified ship-chartered-in (space charter)	6000	365	2190000	2190000
Total				30310000	17170000

Percentage of tonnage chartered in:  $(17170000/30310000) \times 100 = 56.65\%$   
Since the percentage of net tonnage chartered in is more than 49%, as per section 115VV, the company's option for tonnage tax scheme will cease to have effect.'

[Notification No. 120/2005/F. No. 142/31/2004-TPL]

A. SREENIVASA RAO, Under Secy. (TPL-III)

**Note.**— The principal rules were published vide Notification S.O. No. 969(E), dated the 26<sup>th</sup> March, 1962 and last amended by Income-tax (Seventh Amendment) Rules, 2005 vide Notification S.O. No. 265(E) dated 28<sup>th</sup> February, 2005.